Le plein de carburant version Quantya ! Après une heure, les batteries seront à nouveau opérationnelles pour plus d'une heure trente de roulage...

Et si l'on participait à la Grappe de Cyrano avec la Quantya électrique ? Plus qu'une interrogation, ces quelques mots se sont vite transformés en un défi de taille que seul, finalement, des conditions météo difficiles ont pu mettre à mal. Malgré son silence, la Quantya a réussi à faire pas mal de bruit... Récit !

LA GRAPPE
SOUS TENSION !

LA GRAPPE SOUS TENSION !

Un passage au contrôle technique en forme de pied de nez ! Niveau dB, la Quantya n'a pas eu trop de soucis à se faire…

…Le bruit, c'est autour de la Quantya que la presse régionale omniprésente l'a fait ! La star du week-end, c'était elle…

Duel sur la spéciale Supermoto de Faux. Dans cet exercice, le manque d'allonge s'est fait cruellement ressentir…

L'idée avait germé au cours du premier essai au guidon de la Quantya à la fin de l'été. Une sorte de défi qui consisterait à faire courir cette machine électrique sur un enduro. Histoire de vérifier ses capacités. Défi ou trahison aux valeurs – la motorisation thermique – qui ont fait l'existence de la moto TT et ses compétitions ? Alors, pourquoi ce défi ? Simplement parce que Moto Verte a accompagné la pratique à ses débuts, connu chaque évolution en plus de trois décennies et malgré une certaine nostalgie ambiante, a bien l'intention de continuer à vivre et vous faire vivre notre passion dans le futur ! Non pas que l'on souhaite la mort du fabuleux moteur thermique, mais force est d'admettre que sous la pression d'une opinion habilement manipulée, nos engins à combustion risquent de servir de bouc émissaire sur l'autel de la protection de la planète. En espérant avoir le choix le plus longtemps possible, nos esprits se devaient de se montrer curieux.

« Un moteur électrique peut-il se substituer au moteur thermique ? »

Le moteur électrique peut-il à l'avenir se substituer au thermique dans une discipline comme l'enduro ? La voilà, la raison de ce défi ! Le staff de Quantya France était partant et Patrick Huet – Président de l'organisation de la Grappe et du Codever – qui a eu vent du projet nous a invités sur son épreuve avec un enthousiasme qui fait plaisir. L'ancien préparateur de voitures de course, féru de technologie, qui est au cœur des débats sur la défense des loisirs verts motorisés, a tout de suite compris l'intérêt d'un tel projet et de son message : *« Avec ou sans moteur à explosion, nous avons la ferme intention de continuer à circuler librement dans les chemins et organiser des épreuves d'enduro en pleine nature. »* Quitte à employer des solutions alternatives. Le projet se met en place, les trois parties étudient le parcours. Il faut pouvoir éviter les bourbiers trop liquides et les gués trop profonds car à la base, cette première version est destinée à la location et l'initiation au TT en conditions « idéales ». Des itinéraires de déviation sont donc prévus. Une limite surgit quand même assez vite : la boue collante qui se charge de cailloux. La courroie de transmission primaire n'y résistera pas. Il faudra croiser les doigts avec la météo ! Autre impondérable, l'autonomie dictée par le niveau de charge de la batterie. Avec en général moins d'une heure et demie entre les CH, un changement de batterie suffit. Comme l'opération n'est pas simple, le plus simple justement est de prendre une autre machine… Eh oui, personne – enfin surtout Quantya – n'a trop regardé à la dépense ! L'opération s'annonce bien jusqu'aux premières prévisions météo… Dans nos esprits, l'inquiétude est présente mais on ne peut plus reculer. Serge m'informe que les modèles 2008 – qui évoluent sur de nombreux points – ne seront finalement pas dispo.

T'as pas peur de t'électrocuter ?

Bergerac, vendredi en début d'après-midi. La pluie ne cesse de tomber et comme la veille, les prévisions n'annoncent rien de bon. On finit par en plaisanter avec Serge, Yannick et David du staff Quantya en finissant de préparer les deux machines. D'autant que le pneu avant soulève tout de même toutes nos inquiétudes. On avait prévu un pneu cross avant de 19' (de série sur les modèles 2008) mais impossible de dégoter en dernière minute un équivalent en 18 pouces qui équipait la première version… Du coup, on garde le pneu typé « trial » aux tétines de 2 mm et à la carcasse souple ! Mais hormis ces « désagréments », la course n'a pas débuté que l'opération « une moto électrique à la Grappe » est un succès auprès des concurrents et des spectateurs présents. Nos petites hybrides attirent l'œil et la curiosité. Instantanément, les langues se délient. *« C'est quoi l'autonomie ? Ça fait quelle puissance ? Et c'est comparable à quelle cylindrée ? Vous allez faire la course avec ??? Ça se recharge en combien de temps ? C'est commercialisé ? On peut essayer ? »* Voilà ce à quoi nous avons répondu pendant deux jours non-stop ! Et bien sûr quelques pépites du genre : *« L'avantage avec ce temps, c'est que vous n'aurez pas de filtre à faire ! Et elle est où la sortie d'échappement ? »* Et la grande classique *« T'as pas peur de t'électrocuter avec ça ! »* De quoi me faire surnommer « court-jus » tout le week-end par le reste du staff plié en quatre… Sympa ! Bref, les

Au départ du cross test, un coude à coude avec la charmante Ludivine Puy qui ne durera que quelques mètres !

QUESTION D'AUTONOMIE

La question la plus souvent posée par les spectateurs et les pilotes de la Grappe a concerné – sans surprise – l'autonomie. Sur ce chapitre, les choses évoluent très vite comme le confirme Serge Ladron de Guevarra, importateur de Quantya en France : « Il y a simplement neuf mois, nous en étions encore à trente minutes d'autonomie et

aujourd'hui, nous sommes à une heure et demie pour une utilisation intensive et jusqu'à trois heures en rando. L'évolution est donc rapide et spectaculaire. On sait aujourd'hui que l'on peut aller beaucoup plus loin. Les groupes industriels comme Bolloré travaillent actuellement sur des supra-conducteurs et se penchent sur la nanotechnologie. Aujourd'hui, on sait emmagasiner une énergie considérable dans un volume extrêmement réduit. La difficulté actuelle est de retransmettre cette énergie sans que les conducteurs ne crament. C'est la prochaine étape de la recherche et les choses évoluent vite. Bolloré par exemple sait aujourd'hui contenir l'énergie d'un ordinateur portable à vie dans une carte à puce ! » En clair, même si l'autonomie reste le point faible de la motorisation électrique, d'ici cinq ans, cette question ne devrait plus poser de problème…

LA GRAPPE SOUS TENSION!

La Quantya sait très bien jouer de la spéciale extrême, à l'exception d'un gué trop profond qu'il a fallu contourner...

doutes sur l'autonomie, les capacités de franchissement ou la résistance à l'humidité sont légion... Petit tour par le contrôle technique et le sonomètre: *« Mais elle marche, là ? »* Hilarité générale des commissaires et prix du respect de l'environnement assuré! Samedi, 7 h 30, fier comme un bar-tabac, je me présente sur l'estrade de départ au milieu des inters. Les flashs crépitent, mais ce n'est pas pour moi. La star, c'est bien elle, flanquée de son numéro 1000 symbolique! Je traverse la ville sous un crachin tenace par deux degrés, l'onglé s'installe et je me fais déposer par les autres concurrents sur la route. La vitesse maxi de la belle n'excède pas 65 km/h... Dommage car question accélération, c'est toujours aussi surprenant. La puissance est vraiment là et je retrouve les sensations perçues lors d'un premier essai. J'aborde le premier chemin et là, je comprends que ça ne va pas être de la tarte... Le pneu avant rend la machine difficilement pilotable en refusant tout changement d'ornière! Je m'adapte et revois mes ambitions largement à la baisse... Mais ce qui m'inquiète le plus c'est les chemins qui deviennent de plus en plus collants le long des champs. J'entends – très bien! – la boue se charger et la courroie émettre des craquements suspects. Au bout de trente-cinq minutes, la courroie lâche. Une petite marche bien matinale sous la flotte et j'atteins un hameau pour prévenir l'assistance. Ben oui, m'sieur Bouygues n'a pas fait son boulot partout! Me voilà perdu au fin fond de la Dordogne. Serge et Yannick récupèrent la machine et constatent les dégâts. Le défi de faire la totalité de La Grappe s'arrête. Les conditions de roulage sont trop extrêmes. Autant la boue liquide des spéciales ne posera pas de problèmes, autant la glaise collante a eu raison de notre pari! Reste les spéciales. On se rend à la première que j'ouvre devant Germain, Pichon et l'ensemble des inters. Tel un symbole devant un public médusé et silencieux – ça va de soi – cherchant le moindre bruit perceptible. Aux yeux de beaucoup, la magie d'une machine ne dégageant aucun son opère et c'est sous les encouragements que j'en termine, bien à la peine tout de même, avec cette savonnette à l'avant. À ma surprise, mon temps – aux alentours des 5'30 – est plus que correct puisque je rentre dans le top 100, Marc et Mickaël tournant en 3'39 et 3'41. Les sourires reviennent et mon collègue Jean-Marie aka La Poug' en charge des photos a pu me saisir entre deux averses. On va le sauver ce papier! En regagnant le parking spectateurs où l'on doit recharger la moto vers la prochaine spéciale, je regrette de ne pas avoir pris une sonnette chez mes confrères de Bike! Le silence en chemins et en spéciale – on s'entend souffler en pleine action – est génial, mais se révèle vraiment dangereux au contact d'une foule peu habituée à se méfier de cette machine absolument silencieuse!

L'avenir est en marche

La seconde spéciale comporte peu de dénivelé mais pas mal de portions rapides. L'herbe est un peu plus sèche et les sensations au pneu avant reviennent. Les plaisirs de pilotage aussi et je commence à mieux maîtrisé le « mode d'emploi » du moteur électrique. Comme en VTT de descente, le but est de se freiner le moins possible, d'élargir au maximum les trajectoires, de profiter de l'extrême maniabilité de ce gabarit de 85 cm³. La propulsion franche sert uniquement dans les relances. Très

LES MACHINES DU DEFI

Nos deux Quantya utilisées sur la Grappe étaient des modèles 2007 (les nouveaux modèles 2008 arrivant courant avril). Sur ces deux machines, une légère préparation a été effectuée. Un pneu arrière plus large, une protection d'amortisseur, une bavette contre les projections à la roue arrière, un guidon Pro Taper, un sabot moteur et un pignon de courroie plus petit sur l'une des deux machines pour plus de vivacité ont donc été greffés à nos motos de série.

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR: Type: Axial Gap D.C Brush ▮ **Puissance maxi:** 12 kW ▮ **Couple maxi:** 31,5 Nm ▮ **Transmission:** primaire: courroie; secondaire: chaîne ▮ **Autonomie:** de 1 h à 3 h selon utilisation ▮ **Batterie:** Quantya Lipo Energy Center. Polymère ▮ **Puissance:** 48 V ▮ **Temps de recharge complet:** environ 1 heure ▮ **Cycle de recharge maxi:** 1 000 ▮ **Garantie:** 2 ans
PARTIE-CYCLE: Cadre: simple berceau dédoublé en acier ▮ **Fourche:** Marzocchi Shiver Ø 40 mm, déb. 220 mm, double réglage ▮ **Amortisseur:** Sachs à biellettes, déb. 230 mm ▮ **Roues AV/AR:** 19/18" ▮ **Disques AV/AR:** 260 mm/220 mm ▮ **Hauteur de selle:** 915 mm ▮ **Empattement:** 1 310 mm ▮ **Vitesse maxi:** environ 70 km/h ▮ **Poids:** 83 kg ▮ **Tarifs:** L'Evo 1 48 volts (MX) 8 420 euros (dispo début avril), Evo 1 72 volts 8 820 euros (dispo début juillet), Strada 48 volts (enduro homologuée) la Strada - enduro - et la SM - supermotard - sont affichées à 8 838 euros en 48 volts et 9 020 euros en 72 volts.

LARIVIÈRE VOYAGES
Moto route ou hors des sentiers battus
Raids motoneige ou quad
Aventures en 4x4
Meetings aériens
Croisières à la voile
Vivez vos passions !
Consultez nos offres sur
www.lariviere-voyages.com
ou au 01 41 40 32 65
Larivière Voyages est une marque de CRIV Voyages • Licence d'Etat : LI 092 97 0013
Espace Clichy - 12, rue Mozart - 92587 Clichy Cedex - France
Fax : 01 41 40 32 52 • Mail : voyages@editions-lariviere.fr

KNOX
GILET WARRIOR
Léger - Facile à endosser
Laisse une grande liberté de mouvements
- Protections poitrine, dos et épaules conformes à la norme EN 1621-2 niveau 1.
- Protections épaules et poitrine amovibles.
- Structure nid d'abeille pour tous les dispositifs de protections.
FMF accessoires

Espace loisirs BOADE Cross enduro trial
STAGES
CROSS, TRIAL, ENDURO
TOUS NIVEAUX.
D'AVRIL À NOVEMBRE
STAGES TOUS NIVEAUX, DE 2 À 5 JOURS, AVEC OU SANS LOCATION DE MOTO.
Possibilités d'hébergement sur place : chambres, dortoirs, chalets, camping - Restaurant Auberge d'Elb avec piscine - Parcours aventure dans les arbres - Formules tout compris ou à la carte de 160 à 895 euros. Formule spéciale "Kids" de 8 à 12 ans.
MONITEURS DIPLÔMÉS ET DE PRESTIGE : Andgy Leroy, Yoann Cenni, Cyril Clop, Guillaume Giraud, Ludovic Viano, Jérome Béthune, Damien Miquel, David Casteu, Jean-Michel Bayle...
RENSEIGNEMENTS : ESPACE LOISIRS BOADE 04 92 34 22 94 - FAX 04 92 34 26 82 - BOADE@WANADOO.
FR TOUTES LES INFOS SUR NOTRE SITE WWW.BOADE.COM
BOXER UCPa Région PACA CONSEIL GÉNÉRAL ALPES DE HAUTE-PROVENCE MASSA Autopneu L'ami de mon auto est mon ami. KENNY www.kenny-racing.com ECOLE FRANÇAISE DE MOTO

MINIVIEW

PATRICK HUET

ORGANISATEUR DE LA GRAPPE ET PDT DU CODEVER

Qu'est-ce qui t'a motivé dans le fait d'avoir la présence de la Quantya à la Grappe ?

« C'est simple ! J'ai toujours aimé les défis. Et j'ai une vraie attirance pour les technologies modernes. Mon métier avant était de préparer des voitures de course et ces aspects techniques me concernent. Le challenge me paraissait vraiment intéressant parce que c'était le moyen de démontrer qu'il existe des solutions. Ce n'est pas parce que demain il n'y aura plus de pétrole que la moto verte disparaîtra. »

« À l'avenir, on pourra voir plusieurs machines de ce type à la Grappe. »

Quels ont été les échos auprès du public et de la presse régionale ?

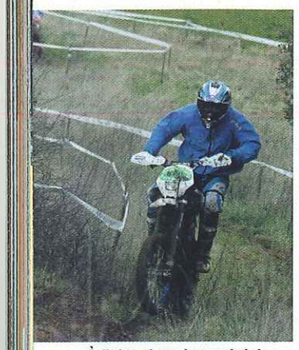
« Il y a eu énormément d'attention vis-à-vis de la moto électrique. D'ailleurs, tous les médias présents ont fait un sujet dessus. La couverture médiatique à ce niveau a été très bonne que ce soit pour la presse écrite régionale, les radios ou la télévision. L'impact au niveau du public a également été très fort. Les gens ont bien conscience que c'est une technologie qui va évoluer dans le temps et que l'on en est uniquement aux premiers pas. »

Ce genre d'action sensibilise les pouvoirs publics et les décideurs avec lesquels tu travailles sur la Grappe ?

« Évidemment ! C'est une action qui a très bien été perçue. Des élus du Conseil Général m'ont spontanément téléphoné pour m'en parler et souligner à quel point ils estimaient cet effort de médiatisation auprès du grand public. L'impact a été très positif pour le Moto-Club et l'image de la moto verte en général. »

Verra-t-on une catégorie « électrique » à l'avenir ?

« Je le souhaite ! Les machines vont encore évoluer en performances et en fiabilité. Je pense qu'à l'avenir, on pourra voir plusieurs machines de ce type à la Grappe. Encore une fois, cela montre notre volonté de considérer l'environnement et crédibilise l'image perçue de l'ensemble des acteurs de la discipline, même si au fond, cela ne reste qu'un symbole. »



À l'aise dans les spéciales en herbe, la Quantya permet de rentrer dans le top 100. Bien !

vite, cela devient même grisant de défier des machines à la puissance et à l'allonge largement supérieures. Le cross test qui clôture la journée ou la spéciale Supermoto du lendemain sont plus difficiles. Sur le terrain de cross, je n'effectuerais qu'un seul tour tellement je suis largué. Certes, je suis parti avec une série d'Inters mais quand bien même ! L'allonge manque trop.

Dans la spéciale extrême du lendemain matin, la tension est à son comble. J'ai même droit à une interview pour France 3 Aquitaine. Pas banal pour un journaliste mais là, ce n'est pas à propos de mon talent, ô combien limité, que l'on me questionne, mais bel et bien de ma machine toujours aussi étonnamment silencieuse aux oreilles du public venu en masse. Les organisateurs improvisent une levrette de quelques mètres au niveau de la zone d'eau apparemment trop profonde et je m'élance sous les encouragements. Du début à la fin avec cette sensation incroyable de parfaitement les entendre ! Notre défi avorté se transforme en parade pour une machine qui éveille toutes les curiosités. Pari gagné pour la Quantya. À défaut d'avoir pu boucler la boucle, on a quand même démontré que l'on passe dans n'importe quelle spéciale d'une classique, dans des conditions peu avantageuses, le tout en se faisant réellement plaisir au guidon de cette moto électrique. Dans les spéciales « adéquates », je garderais d'ailleurs ma place aux alentours du top 100 ! Les performances moteur évoluent rapidement, celles en rapport avec l'autonomie encore plus et celles de la partie-cycle ne sont pour l'instant qu'un détail. Quantya, Scorpa et d'autres marques travaillent et l'avenir des motorisations électriques est en marche. Pas uniquement pour remplacer les thermiques mais surtout pour ouvrir des voies de pratiques parallèles futures qui paraissent incontournables dans certaines régions. Soyons rassurés, on n'a pas fini d'endurer au guidon de motos vertes, tout électrique soient-elles... Bien sûr, nous reviendrons l'an prochain et pas seulement pour rouler en spéciale. Le défi tient toujours !

Par King **Jule.** Photos **La Pouge**

LA COURSE 2008 :

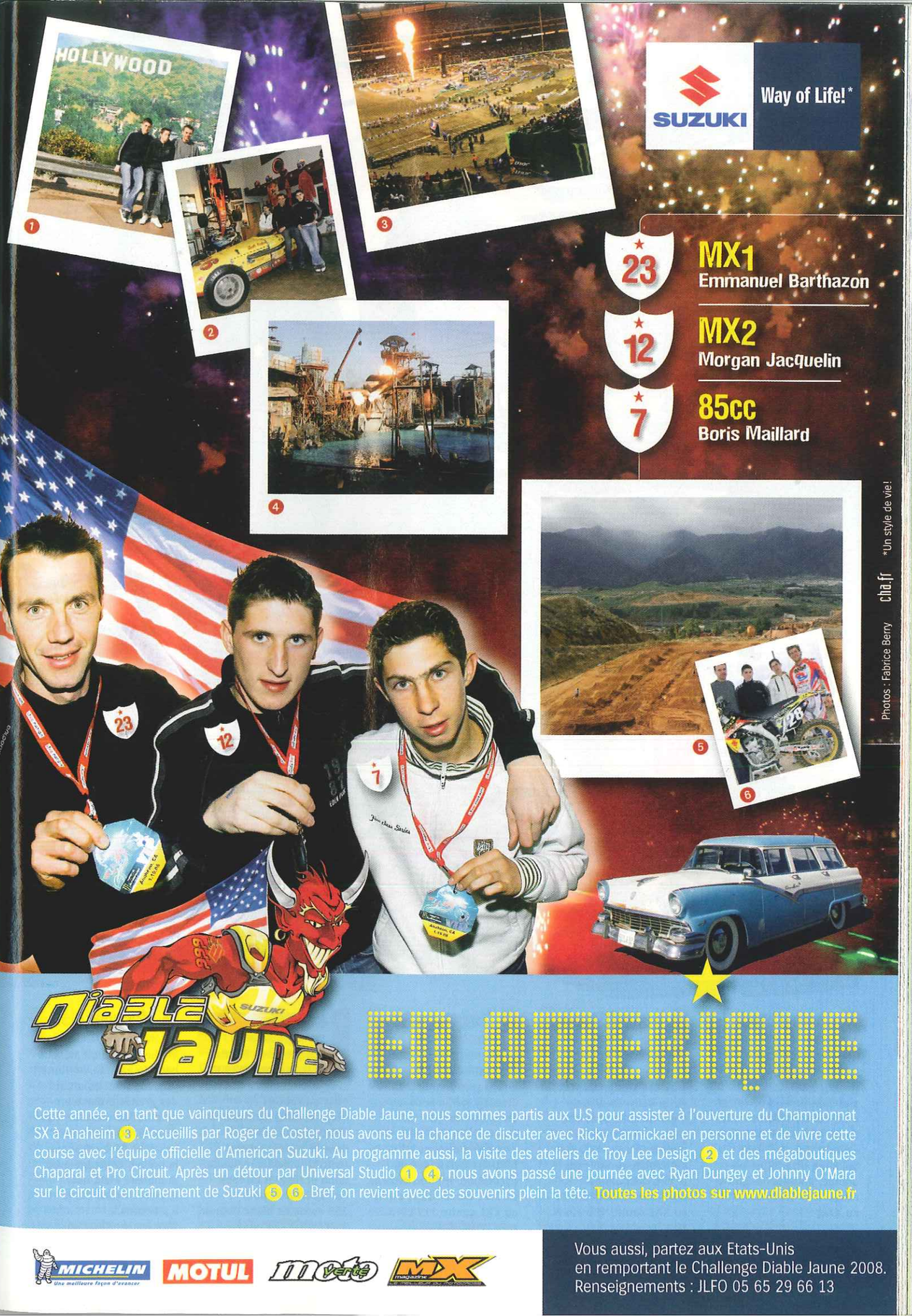
GERMAIN GAGNE UN DUEL AVORTE

Avec une liste de top pilotes impressionnante, La Grappe s'annonçait sportivement intéressante. La génération en cours de l'enduro français (Germain, Pichon – sic ! –, Albepart, Gauthier, André, Metge, Paganon, Letellier, Gilbert, Vecchi, Cadillac ou encore Bolley) faisant face à l'ancienne revenue à ses premières amours (Peterhansel, Frétigné, Samofal, Merlande, Charbonnel, Casteu, Meillat) avait de quoi pimenter le tout ! Germain et Pichon se sont tiré la bourre dès le premier jour et la tension était palpable. Mickaël revenant à trois secondes après l'ultime cross du premier jour. Pichon out (poignet douloureux et opération en prévision) dès le dimanche matin, Marc Germain subira les attaques de Julien Gauthier et Manu Albepart, mais s'imposera au final pour la quatrième fois consécutive. On notera la très belle dixième place de Stéphane Peterhansel dans un style toujours aussi parfait en spéciale. Un régal !

Classement final : 1. Germain (Yamaha) ; 2. Gauthier (HM-Honda) ; 3. Albepart (Kawasaki) ; 4. Metge (Husaberg) ; 5. Frétigné (Yamaha) ; 6. André (Kawasaki) ; 7. Paganon (Aprilia) ; 8. Gilbert (Kawasaki) ; 9. Letellier (Aprilia) ; 10. Peterhansel (Yamaha)... *(suite des résultats p. 144)*

UN GRAND MERCI... à Serge Ladron de Guevarra et Yannick de Quantya France (www.quantya.fr), David Maze et sa charmante compagne pour leur assistance parfaite, Patrick Huet et l'ensemble de l'équipe organisatrice pour leur soutien et à tous les concurrents pour leur compréhension !

SUZUKI Way of Life!*



Cette année, en tant que vainqueurs du Challenge Diable Jaune, nous sommes partis aux U.S pour assister à l'ouverture du Championnat SX à Anaheim 3. Accueillis par Roger de Coster, nous avons eu la chance de discuter avec Ricky Carmickael en personne et de vivre cette course avec l'équipe officielle d'American Suzuki. Au programme aussi, la visite des ateliers de Troy Lee Design 2 et des mégaboutiques Chaparal et Pro Circuit. Après un détour par Universal Studio 1 4, nous avons passé une journée avec Ryan Dungey et Johnny O'Mara sur le circuit d'entraînement de Suzuki 5 6. Bref, on revient avec des souvenirs plein la tête. **Toutes les photos sur www.diablejaune.fr**

MICHELIN Une meilleure façon d'avancer
MOTUL
moto verte
MX magazine

Vous aussi, partez aux Etats-Unis
en remportant le Challenge Diable Jaune 2008.
Renseignements : JLFO 05 65 29 66 13